Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1847

17.9.2025

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/1847 DE LA COMMISSION

du 15 septembre 2025

portant modalités d'application de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne une demande du Danemark de ne pas appliquer l'exigence relative à la résistance de la voie aux charges appliquées énoncée dans le règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission

[notifiée sous le numéro C(2025) 6199]

(Le texte en langue danoise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 27 septembre 2022, le Danemark a présenté à la Commission une demande de non-application, jusqu'au 10 octobre 2036, du point 4.2.6 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission ([2]) à une section spécifique des voies 2, 3 et 5 de la gare de Slagelse, dans le cadre d'un projet d'augmentation de la vitesse (ci-après la «demande»). La demande a été présentée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797.

(2) Le point 4.2.6 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 énonce l'exigence relative à la résistance de la voie aux charges appliquées. En particulier, le point 4.2.6.2.1 indique que la voie doit être conçue pour supporter des efforts longitudinaux équivalents à ceux générés par un freinage de 2,5 m/s^2 pour les paramètres de performance choisis conformément au point 4.2.1 dudit règlement.

(3) La demande concerne une superstructure spéciale de voie à faible hauteur de construction, qui a été installée en 2020 sur une section des voies 2, 3 et 5 au-dessus du tunnel piéton, à la gare de Slagelse, située au km 92,95 (TIB1). La superstructure spéciale de voie («Dtz») est approuvée au Danemark. Il n'est pas possible de démontrer le respect de l'exigence énoncée au point 4.2.6.2.1 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 en raison des spécificités de la superstructure spéciale de voie.

(4) Selon les documents présentés par le Danemark, se conformer au point 4.2.6 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 entraînerait un coût supplémentaire de 18 à 21 millions d'EUR, étant donné que l'installation d'une nouvelle superstructure de voie satisfaisant aux exigences du point 4.2.6 nécessiterait également soit d'augmenter la hauteur des quais, soit de construire un nouveau tunnel pour tenir compte de la hauteur d'une telle superstructure.

(5) À titre de mesure de remplacement, le Danemark propose de continuer à utiliser, au cours de la période allant jusqu'au 10 octobre 2036, la superstructure Dtz, conformément aux spécifications techniques nationales relatives aux paramètres de voie Banenorm BN1-6-6, Banenorm BN1-66-2, Banenorm BN1-38-6 et Sporregler 1987 et aux spécifications techniques nº 7795 Version 01.02.

(6) Sur la base de la justification de la demande fournie par le Danemark et des dispositions de remplacement proposées, les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 peuvent être considérées comme remplies pour la section des voies 2, 3 et 5 à la gare de Slagelse, dans le cadre du projet d'augmentation de la vitesse. Il convient dès lors d'accepter cette demande.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.
([2]) Règlement (UE) nº 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «Infrastructure» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/oj).

(7) La sécurité, telle que définie par la directive (UE) 2016/797, est une exigence essentielle à laquelle doivent satisfaire le système ferroviaire de l'Union, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces. La Commission devrait par conséquent fournir toute information selon laquelle la non-application du point 4.2.6 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 pourrait compromettre la sécurité du système ferroviaire.

(8) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande du Danemark de ne pas appliquer le point 4.2.6 de l'annexe du règlement (UE) nº 1299/2014 à une section spécifique du projet de réaménagement des voies 2, 3 et 5 à la gare de Slagelse, dans le cadre d'un projet d'augmentation de la vitesse, est acceptée sous réserve que le Danemark mette en œuvre la disposition de remplacement qu'il propose.

Au cas où le Danemark disposerait d'informations selon lesquelles la non-application pourrait raisonnablement compromettre la sécurité du système ferroviaire, il doit en informer la Commission dans les meilleurs délais.

Article 2

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Elle est applicable jusqu'au 10 octobre 2036.

Fait à Bruxelles, le 15 septembre 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission